VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY
(NR 40)
z dnia 14 czerwca 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 40)

14 czerwca 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek obrad:

- pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (druk nr 454),

- rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy - Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (druk nr 427),

- informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat funkcjonowania systemu bezpieczeństwa na kolei, ze szczególnym uwzględnieniem:

- analizy wypadków kolejowych i działań wyjaśniających podjętych po wypadkach w marcu br.

- planowanych działań zapobiegających dalszym wypadkom kolejowym,

- zmiana w składzie osobowym podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy w sprawie spłaty niezaspokojonych należności przedsiębiorców za niektóre prace, wynikających z realizacji udzielonych zamówień publicznych (druk nr 451).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** p.o. prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, **Krzysztof Banaszek** zastępca Prezesa UTK, **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity, **Tadeusz Matyla** członek zarządu PKP Intercity, **Marek Pawlik** wiceprezes PKP PLK SA, **Stanisław Kokot** przedstawiciel Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ Solidarność, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Stanisław Stolorz** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** - z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Jarosław Lichocki** i **Mariusz Przerwa** - legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji. Witam naszych gości na czele z panem ministrem Andrzejem Masselem i osobami towarzyszącymi, prezesami spółek kolejowych oraz stronę społeczną, przedstawicieli związków zawodowych. Witam panie i panów posłów.

Porządek dzienny został rozszerzony, gdyż musieliśmy wprowadzić do niego pewne zmiany. Przeczytam pełną wersję porządku obrad. Decyzją Marszałka Sejmu do naszej Komisji został skierowany rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (druk nr 427) w celu rozpatrzenia. Jeśli ten punkt wprowadzimy do porządku, dokonamy wyboru podkomisji, która rozpatrzy ten projekt.

W porządku obrad znajduje się również pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (druk nr 454). Musimy odbyć pierwsze czytanie z uzasadnieniem przedstawionym przez pana ministra. Mam propozycję, aby w celu rozpatrzenia projektu powołać podkomisję. Po bardzo szybkim przeprowadzeniu pierwszego czytania przeszlibyśmy do informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat funkcjonowania systemu bezpieczeństwa na kolei, ze szczególnym uwzględnieniem: - analizy wypadków kolejowych i działań wyjaśniających podjętych po wypadkach w marcu br. , - planowanych działań zapobiegających dalszym wypadkom kolejowym.

Czy dla wszystkich państwa posłów propozycja porządku obrad jest jasna? Pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Zgadzam się na tak sformułowaną propozycję porządku. Ponieważ jednak posiedzenie zostało przygotowane głównie z zamiarem omówienia kwestii kolejowych, proponowałbym, żeby punkty dodane w dniu dzisiejszym zostały omówione jako pkt 2 i 3. Składam taki formalny wniosek.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo bym prosił, żeby ten wniosek został wycofany. Dyskusja, która będzie się toczyć w ramach punktu najbardziej nas interesującego, nie będzie ograniczona czasowo. Może być różnie z frekwencją, więc nic nie przeszkadza, abyśmy kwestie formalne omówili w pierwszej kolejności.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Miejmy nadzieję, że słowa pana przewodniczącego pan minister zamieni w czyn. Wycofuję wniosek.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia porządku dziennego, który przedstawiłem Komisji? Nie ma sprzeciwu. Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do pierwszego czytania rządowego projektu ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (druk nr 454). Poproszę o krótkie uzasadnienie. I tak cała praca odbędzie się w podkomisji.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Przedkładamy projekt ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Jest to wypełnienie dyrektywy nr 2009/18, która ustanawia podstawowe zasady regulujące dochodzenia w wypadkach w sektorze transportu morskiego. Transpozycja tej dyrektywy powinna była nastąpić do 17 czerwca 2011 r., czyli czas już minął.

Projekt został przyjęty przez Radę Ministrów 2 maja br. Wiąże się on również z rezolucją Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO z dnia 16 maja 2008 r. Obowiązujące dotychczas w Polsce prawo nie przewiduje istnienia organu, który spełnia podstawowe wymagania dyrektywy i Kodeksu. Rozwiązania prawne w sprawach wypadków morskich określone są w ustawie o izbach morskich. Nie są one zgodne z założeniami dyrektywy nr 2009/18. Podstawowa różnica między tym, czym zajmuje się izba morska, a tym, czym ma się zajmować Komisja, jest taka, że Komisja ma ustalić przyczyny, ale nie ma orzekać o winie. To jest podstawowe założenie. Komisja będzie analizowała określone kategorie wypadków. Jest pewna klasyfikacja tych wypadków, która znajduje się w przepisach ogólnych wprowadzających ustawę. Należy podkreślić pewną analogię w założeniach, które dotyczą Komisji Badania Wypadków Morskich, do zakresu kompetencji Komisji Badania Wypadków Lotniczych i Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Jeśli będą szczegółowe pytania ze strony pań i panów posłów, jesteśmy gotowi na nie odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozpoczynamy dyskusję w trakcie pierwszego czytania. Pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, ponieważ materia projektu zawartego w druku nr 454 jest bardzo obszerna, proponuję powołanie podkomisji nadzwyczajnej, która w swoim gronie przeanalizuje proponowane zapisy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy są inne zgłoszenia ze strony pań i panów posłów? Nie ma zgłoszeń, zatem zamykam pierwsze czytania projektu ustawy zawartego w druku nr 454. W trakcie pierwszego czytania nie został zgłoszony wniosek o wysłuchanie publiczne, natomiast został zgłoszony wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej. Proponuję, aby podkomisja obradowała w następującym składzie: z Klubu PiS poseł Krzysztof Tchórzewski, Grzegorz Woźniak, z PO poseł Stanisław Huskowski, pani poseł Bukiewicz i pan poseł Gut-Mostowy.

Poproszę o zgłoszenia z Ruchu Palikota. Pan poseł Chmielowski.

Czy ktoś z Sojuszu Lewicy Demokratycznej jest obecny na sali? Nie ma. Proponujemy posła Klepacza. Przepraszam. Pan poseł jest teraz członkiem Ruchu Palikota. Rzeczywistość się zmienia. Wobec tego poseł Kamiński.

Rozumiem, że z PSL pan poseł Racki. Solidarną Polskę będzie reprezentował poseł Żaczek.

Powtórzę wszystkie nazwiska: PO – pan poseł Huskowski, pani poseł Bukiewicz, pan poseł Gut-Mostowy, PiS – pan poseł Tchórzewski i Woźniak, RP – pan poseł Chmielowski, SLD – poseł Kamiński, PSL – poseł Racki, SP – poseł Żaczek.

Prosiłbym pana posła Woźniaka, żeby zgłosił kandydaturę posła Tchórzewskiego na przewodniczącego podkomisji, aby formalnościom stało się zadość.

Poseł Grzegorz Woźniak (PiS):

Zgłaszam kandydaturę posła Tchórzewskiego na przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są inne zgłoszenia? Nie ma. Dziękuję bardzo. W ten sposób ukonstytuowaliśmy podkomisję. O terminach spotkań będzie państwa informował pan poseł Tchórzewski.

Przechodzimy do powołania podkomisji w celu rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy - Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (druk nr 427). Proponuję następujący skład podkomisji: posłowie Lamczyk, Smolarz i Tomczak z PO.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Proponuję posła Piotra Babinetza i Witolda Czarneckiego z PiS.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Poproszę o przedstawicieli Ruchu Palikota. Rozumiem, że pan poseł Chmielowski.

Pozostałe osoby to panowie posłowie Kamiński, Racki i Żaczek.

Proszę pana posła Smolarza, żeby zgłosił kandydaturę posła Lamczyka na przewodniczącego podkomisji.

Poseł Tomasz Smolarz (PO):

Dokonuję tego, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Lamczyk się zgadza.

W ten sposób ukonstytuowaliśmy podkomisję, która rozpatrzy projekt ustawy z druku nr 427.

Nie wiem, czy pan poseł Polaczek mierzył czas, ale mam nadzieję, że zmieściliśmy się w 5 minutach.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Wyrazy uznania dla pana ministra w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękujemy bardzo.

Przechodzimy do realizacji pkt 3 porządku dziennego. Panie ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Zgodnie z prośbą Wysokiej Komisji przedłożyliśmy informację dotyczącą bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. W swoim wystąpieniu chciałbym skoncentrować się na działaniach, które podejmujemy, aby bezpieczeństwo uległo poprawie.

Powinniśmy sobie uświadomić, że bezpieczeństwo komunikacyjne zależy od trzech grup czynników. Pierwsza to czynniki techniczne, związane z infrastrukturą kolejową, drogą kolejową, systemami sterowania, systemami telekomunikacyjnymi, systemami zasilania, ale również z taborem kolejowym. Druga grupa obejmuje czynniki organizacyjno-prawne, związane z obowiązującym nas prawem europejskim, prawem krajowym, z instrukcjami wewnętrznymi obowiązującymi u zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych oraz z procedurami przez nich stosowanymi.

Trzecia, chyba najważniejsza grupa czynników to czynniki ludzkie, związane z kwalifikacjami personelu, ze sposobem nabywania przez personel kompetencji i z obowiązującymi zasadami doskonalenia zawodowego pracowników wykonujących czynności związane z bezpieczeństwem ruchu.

Te trzy kategorie czynników muszą być łącznie spełnione, żebyśmy mogli bezpiecznie podróżować. Biorąc pod uwagę, że z tych trzech grup czynników technika jest dziedziną twardą, stosownie do tego proponujemy działania dotyczące infrastruktury i taboru, które określamy jako twarde. Z drugiej strony mamy obszar organizacyjno-prawny i związany z czynnikiem ludzkim. Działania, które będą dotyczyły tych obszarów, można określić jako działania miękkie.

Wśród działań twardych, które służą poprawie bezpieczeństwa, a równocześnie poprawie atrakcyjności transportu kolejowego, wymieniamy w szczególności: modernizację i rewitalizację linii kolejowych, gdyż poprawa drogi kolejowej czy systemów sterowania bądź zasilania w oczywisty sposób poprawia bezpieczeństwo. Po drugie, wśród działań twardych wymieniamy zakup nowego taboru i modernizację taboru dotychczas eksploatowanego zarówno dla przewoźnika miedzy aglomeracyjnego, jak i dla przewoźników regionalnych.

Trzecią grupą działań twardych jest program rozjazdowy, polegający na zakupie i wymianie dużej liczby rozjazdów zlokalizowanych na sieci kolejowej, przede wszystkim poza liniami, które podlegają modernizacji i rewitalizacji.

Po czwarte, przewidujemy konsekwentne wdrażanie systemu bezpiecznej kontroli jazdy pociągu, czyli ETCS, z wykorzystaniem doświadczeń wiodących kolei europejskich, w szczególności kolei włoskich, hiszpańskich i holenderskich.

Piąte działanie twarde to poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych poprzez wyposażenie dużej liczby przejazdów w urządzenia samoczynnej sygnalizacji i półrogatki. Pierwsza transza obejmie około 200 przejazdów. Następna obejmie kolejnych 200 przejazdów. Jest to działanie szczególnie istotne, gdyż bardzo duża liczba wypadków dotyczących transportu kolejowego następuje na przejazdach kolejowych.

Działania twarde dotyczą infrastruktury kolejowej i taboru. Służą poprawie ich stanu.

Działania miękkie dotyczą sfery organizacyjno-prawnej oraz socjalnej. Przede wszystkim chodzi wsparcie regulatora i organu bezpieczeństwa, czyli Urzędu Transportu Kolejowego, gdyż ten organ ma możliwość wykonywania kontroli doraźnych w całym kraju, które obejmują badanie czasu pracy maszynistów i innych pracowników wykonujących zadania związane z bezpieczeństwem ruchu, sprawdzanie dokumentacji, sprawności urządzeń, zwłaszcza urządzeń wspomagających bezpieczne prowadzenie pociągu.

Wśród działań miękkich przewidujemy dodatkowe przeszkolenie do końca bieżącego roku, pod nadzorem UTK, wszystkich maszynistów i dyżurnych ruchu w zakresie ustalonym przez Urząd. Bardzo ważna kategoria to działania związane z ujednolicaniem przez UTK instrukcji stosowanych przy prowadzeniu ruchu pociągu i stopniowe wprowadzanie

jednolitych standardów dotyczących wszystkich przewoźników kolejowych. Przewidujemy, że kilka najbardziej istotnych instrukcji będzie gotowych jeszcze tego lata.

Ponadto przewidujemy procedowanie ustawy o transporcie kolejowym, w której określone są ramy organizacyjne i wymagania dla ośrodków szkolenia na licencję i świadectwo maszynisty, a także ujednolicone zostaną warunki przeprowadzania egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty. Wypełniamy pewną lukę, która powstała pomiędzy tym, czego wymaga prawo europejskie, a tym, co w dotychczasowej praktyce kolejowej było bardzo ściśle uregulowane. Mam na myśli sposób zdobywania kwalifikacji maszynistów. Sądzimy, że w ten sposób możemy zabezpieczyć się przed pojawieniem się na sieci kolejowej maszynistów, którzy są niedoszkoleni.

Poza zmianą w ustawie o transporcie kolejowym, która jest w trakcie przygotowania, chcemy opracować nową ustawę o warunkach i czasie pracy na kolei, czyli kompleksowo uregulować kwestie związane z zasadami zatrudniania, czasu pracy, zdobywania kwalifikacji, czyli z czynnikiem ludzkim w transporcie kolejowym, poprzez wyodrębnienie tych zagadnień z ustawy o transporcie kolejowym.

W ramach działań miękkich przewidujemy również odbudowę szkolnictwa zawodowego o profilu kolejowym. Co już zostało uczynione? Są podpisane pierwsze umowy przez zarządcę infrastruktury kolejowej, dotyczące stypendiów dla uczniów takich szkół. Przewidujemy, po analizie potrzeb, którą przeprowadzamy wśród największego naszego zarządcy i przewoźników kolejowych, powstanie w skali kraju kilkudziesięciu klas kształcących w specjalnościach kolejowych. Niewątpliwie takie zasilenie kadrą lepiej przygotowaną do wejścia w zawody np. dyżurnego ruchu czy maszynisty pozwoli w ciągu kilku lat rozwiązać problem luki pokoleniowej, która – z przykrością konstatujemy – występuje.

Przewidujemy również rozbudowę kompetencji szkoleniowych PKP PLK, w tym zakupy symulatorów dla dyżurnych ruchu, pozwalające na trening w warunkach zbliżonych do rzeczywistych na różnych typach urządzeń i w sytuacjach, które w praktyce mogą się pojawiać stosunkowo rzadko. Obserwując doświadczenia z innych działów transportu – lotniczego czy morskiego, należy stwierdzić, że warto zainwestować w taką formę szkolenia. W pewnych sytuacjach to może uratować życie.

Duży nacisk położymy na poprawę dyscypliny pracy, jak najszersze stosowanie umundurowania służbowego przez dyżurnych ruchu i maszynistów. Praca w mundurze do czegoś zobowiązuje. Rygorystycznie będziemy przestrzegać zakazu rozmów z telefonów komórkowych w czasie prowadzenia pociągu. Wprowadzimy rygorystyczny zakaz korzystania z telewizorów i radioodbiorników na nastawniach oraz monitoring na lokomotywach, w szczególności w celu obiektywnego stwierdzenia, jakie były przyczyny wypadków. Rejestracja obrazu z kabiny, jaki ma maszynista obserwujący szlak, pozwoli na jasne stwierdzenie, co się stało.

Przewidujemy podjęcie wspólnie z UTK prac w sprawie wprowadzenia licencji maszynisty, tak naprawdę e-licencji, która będzie zawierała wszystkie istotne dane o uprawnieniach zawodowych i zdanych egzaminach, aby można było w każdej chwili przeprowadzić stosowną kontrolę.

Bezpieczeństwo zależy od wymienionych przeze mnie trzech grup czynników. Staramy się potraktować problem kompleksowo. Będziemy wdzięczni za wsparcie Wysokiej Komisji we wprowadzaniu nowych regulacji.

Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję panu ministrowi. Czy pan prezes chciałby zabrać głos? Rozumiem, że otrzymaliśmy informację pisemną.

Rozpoczynam dyskusję. Kto z pań i panów posłów chciałby zabrać głos?

Pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Prosiliśmy pana przewodniczącego o zwołanie posiedzenia Komisji w sprawie bezpieczeństwa kolejowe-

go i dziękujemy za zrozumienie potrzeby odbycia takiego spotkania. Jest konieczność podjęcia szybkich działań związanych z poprawą bezpieczeństwa.

Główna konstatacja wynikająca z analizy najważniejszych wypadków, do których doszło, jest taka, że za wypadki w mniejszym stopniu odpowiedzialny jest czynnik ludzki, a w większym stan techniczny. To jest istotny sygnał. Mamy taką sytuację, że prawie 2 lata temu, zgodnie z ustaleniami zespołu trójstronnego, został powołany specjalny zespół ds. bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Już wówczas były poważne sygnały, że z bezpieczeństwem nie jest dobrze. Związki zawodowe naciskały, żeby zwrócić uwagę na ten problem. Często, ze względów oszczędnościowych, pracownicy byli zatrudniani do różnych innych czynności, co rozpraszało ich uwagę. Sytuacja była pod tym względem bardzo trudna, co mogło powodować różne błędy ludzkie.

Tymczasem „efektem" działania zespołu jest to, że liczba wypadków wzrasta. W materiale przygotowanym przez ministerstwo mamy podaną informację, że w okresie marzec - kwiecień – maj, czyli 3 miesięcy doszło do eskalacji wypadków, w wyniku których łącznie poniosło śmierć 78 osób, 97 było ciężko rannych (przebywających w szpitalu powyżej miesiąca). Koncentrowaliśmy się na poważnym wypadku pod Szczekocinami, który skupił uwagę mediów. Dlatego problem bezpieczeństwa został tak mocno nagłośniony. Pod Szczekocinami poniosło śmierć 11 osób. Należy przypomnieć, że w okresie 3 miesięcy w wypadkach kolejowych zginęło łącznie 78 osób. 68 osób poniosło śmierć w innych wypadkach. Ta suma wydaje się duża.

Jeśli mówi się o podejmowanych działaniach, to trzeba stwierdzić, że powołanie zespołu ds. bezpieczeństwa w transporcie kolejowym nie przyniosło żadnego skutku. Nie mogło przynieść żadnych efektów, jeśli nie zostały podjęte decyzje finansowe. Bez decyzji finansowych nic nie uzyskamy. Możemy mówić o różnego typu szkoleniach. Przecież wiemy, jaka jest sytuacja z finansowaniem.

Moim zdaniem cały czas szargane jest dobre imię kolejarza. Odbywa się to w kontekście ukrycia niechęci do finansowania inwestycji na kolei. Wskazuje się na to, że winny jest człowiek. Jeśli oszczędzamy i redukujemy zatrudnienie, a jednocześnie nie wprowadzamy urządzeń, które wyręczają pracę ludzi, musi to powodować negatywne skutki. Są pewne granice. Resort gospodarki wyasygnował specjalne środki – 50% dotacji na zakup nowoczesnych urządzeń. Chodzi o to, żeby podnieść wydajność pracy i podnieść konkurencyjność poprzez wymianę parku maszynowego na bardziej nowoczesny. Równocześnie chcemy, żeby wydajność kolejarzy rosła w nieskończoność, a postęp techniczny na kolei pozostaje w tyle.

Od listopada odsuwano w czasie rozstrzygnięcie przetargu na nowoczesny system zarządzania ruchem pociągów na E – 20. Przetarg został rozstrzygnięty, a wykonawca „wisiał w powietrzu", bo nie ma pieniędzy na prefinansowanie robót unijnych. Działanie obliczone na 700 mln zł, nie jest podejmowane, bo nie ma finansowania. Na dzisiejszym posiedzeniu powinien być obecny przedstawiciel Ministerstwa Finansów, żeby odpowiedzieć na pytanie, dlaczego tak „po macoszemu" jest traktowane realizowanie inwestycji kolejowych. Potem mówi się, że Polskie Linie Kolejowe nie wykorzystują środków Unii Europejskiej. Jak mogą je wykorzystać, skoro nie mają pieniędzy, a przetarg pozostaje nierozstrzygnięty od pół roku? Za co wykonać dokumentację? Za co poczynić przygotowania, które są bardzo drogie, jeśli chodzi o kolejnictwo?

Potem ludzie są odwoływani, gdyż stwierdza się, że byli nieudolni. Oni pokornie spuszczają głowy i przyznają się do rzekomych win. To jest nie w porządku, nieuczciwie. W taki sposób nie można pracować. Nie można mówić, że kwoty 1,2 mld euro nie da się wykorzystać na kolei. Inne obszary uzyskują prefinansowanie, a ta dziedzina nie. Kolej nie stworzy pieniędzy. Jeśli chodzi o Polskie Linie kolejowe, to nie jest instytucja biznesowa. Steruje się stawką dostępu. Stale funkcjonuje dotacja państwa i będzie funkcjonowała. Dotacja do dróg jest znacznie większa.

Pan minister wymienił szereg działań, które trzeba wdrożyć. Trzeba powiedzieć, jaką kwotę przeznaczymy na realizację danego punktu w bieżącym roku, a jaką w roku przyszłym. W jakim zakresie finansowanie inwestycji na kolei w przyszłym roku będzie wyższe w stosunku do roku bieżącego, aby poprawić bezpieczeństwo ruchu kolejowego? To z tym związane jest bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Nie można koncentrować się

na szkoleniach. Kolejarze są nieźle wyszkoleni. W wielu przypadkach to nie wystarcza, bo urządzenia szwankują.

Jeśli chodzi o wypadek z 28 maja br., pociąg typu F przejechał w poniedziałek rano stację Gliwice i zatrzymał się poza peronem. Przyczyną była awaria hamulców, czyli stan techniczny. Trzeba zapytać, dlaczego duża liczba pociągów całe miesiące pozostaje odstawiona i nie ma pieniędzy nawet na dokonanie przeglądu czy rewizji.

Dzień wcześniej lokomotywa składu towarowego i część pociągu osobowego zostały uszkodzone w zderzeniu dwóch pociągów. 23 maja w Warszawie również doszło do zderzenia dwóch pociągów. Część osób było rannych. Wskazuje to, że mamy do czynienia nie tyle z błędami ludzkimi, choć te również się zdarzają, ile z wadliwym systemem zabezpieczenia i pogarszającą się infrastrukturą kolejową oraz taborem kolejowym.

Potrzebne są duże środki. Istotna jest kwestia, czy polityka rządu w tym zakresie się zmieni. Minister transportu może mieć dobre chęci, ale na tym może się skończyć. Jeśli nie ma informacji, że polityka rządu w tej dziedzinie będzie inna, nie można mówić, że sprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego są i będą jednym z najważniejszych priorytetów ministerstwa. One mogą stać się najważniejszym celem, jeśli będzie to widać po sposobie finansowania. Jeśli polityka finansowania nie zmieni się, pozostaje otwarte pytanie, czy uda się wprowadzić wytyczne unijne od 40 do 60%. W tej dziedzinie musimy mówić o konkretach. Musimy również - tu zwracam się do przewodniczącego - uzyskać informację od Ministra Finansów, czy te wypadki i śmierci ludzkie, które nastąpiły z przyczyn niedoinwestowania kolei, znajdą odzew w postaci zwiększenia finansowania, a inwestycje na kolei wreszcie zostaną podjęte.

Możemy sobie mówić, że w następnej perspektywie finansowej UE stawia na kolej. Pieniędzy będzie więcej, więc możemy teraz wydać mniej. Niestety, znów nie będzie można tych środków wydać w takim zakresie, jak obecnie. Polskie Linie Kolejowe nie będą miały środków na inwestycje i na realizację przygotowań do inwestycji. Potrzebne są dodatkowe środki z budżetu. Bez tego się nie obędzie. Chyba że minister zdecyduje się poręczyć kredyty. Trzeba podać kilka konkretów. Powiedzenie, co mamy zrobić i w jakim zakresie, to decyzja specjalistów. My, jako przedstawiciele Komisji, nie będziemy zagłębiać się w kwestie, w jakim zakresie te punkty będą realizowane, ile środków zostanie skierowanych na inwestycje, ile na urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowe, ile na doszkolenie pracowników. Powiedzcie państwo, ile tych pieniędzy łącznie teraz będzie.

Jeśli w budżecie przyszłorocznym będzie to taka sama kwota, jak w bieżącym, to do końca roku pan minister nic w tych sprawach nie zrobi, bo z czego. Trzeba stwierdzić, czy w tym roku zostaną wyasygnowane z rezerwy Ministra Finansów dodatkowe środki na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, czy nie. Rezerwa jest nienaruszona. Można by tego teraz dokonać. Czy minister transportu wystąpił o uruchomienie rezerwy ze względu na specjalną sytuację, którą można potraktować podobnie, jak klęskę żywiołową? Giną ludzie.

Prosilibyśmy, panie ministrze, o więcej konkretów. Istotne jest pytanie, czy były prowadzone rozmowy z Ministrem Finansów w tym zakresie i jakie są ich efekty? Nic na ten temat nie usłyszeliśmy. W tej dziedzinie same decyzje resortu transportu nic nie zdziałają. Odbieram to jako tworzenie „mgły” wokół tego tematu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Witold Czarnecki, proszę bardzo.

Poseł Witold Czarnecki (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Trudno nie zgodzić się z argumentacją przewodniczącego Tchórzewskiego dotyczącą Ministra Finansów. Mam pytanie, czy na dzisiejsze obrady zostali zaproszeni prezesi spółek PKP PLK i PKP SA i czy są obecni? Wydaje mi się, że powinni tu być.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Spieszę poinformować, że jest obecny wiceprezes Polskich Linii Kolejowych pan Marek Pawlik, a także prezesi PKP Intercity pana Janusz Malinowski i pan Tadeusz Matyla.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Pietrzczyk.

Informuję naszych gości, że udzielę im głosu, ale zawsze w pierwszej kolejności wypowiadają się posłowie.

Poseł Lucjan Pietrzczyk (PO):

Chciałbym powiedzieć, że kwestia bezpieczeństwa dotyczy sprzętu i ludzi. To oczywiste. Pragnę nawiązać do tego fragmentu wypowiedzi pana ministra, w którym była mowa o kształceniu pracowników na potrzeby kolei. Mając doświadczenia zawodowe w tej dziedzinie, gdyż pełniłem funkcję wicekuratora oświaty, pomysł, aby kształcić pracowników dla kolei w małej grupie, jest bardzo dobry. Przyglądałem się tzw. technikom kolejowym i klasom kolejowym i muszę stwierdzić, że dobrym wyjściem byłoby stworzenie kilku szkół resortowych, żeby zapewnić warunki do kształcenia młodzieży, a potem dać im zatrudnienie. Może się tak zdarzyć, że tzw. klasy kolejowe będą bardzo modne i powstanie ich bardzo dużo. Poziom kształcenia nie będzie satysfakcjonujący, a na koniec okaże się, że nie potrafimy kilku tysięcy młodych ludzi przyjąć do firm kolejowych.

Zasygnalizowany pomysł uważam za dobry. Proponowałbym, żeby iść w kierunku stworzenia kilku szkół resortowych na terenie Polski, które kształciłyby na potrzeby kolei.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pani poseł Paluch, bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Nie będę rozbudowywać wypowiedzi. Szeroko potraktował temat pan przewodniczący Tchórzewski. Chciałabym wzmocnić jedną kwestię, która została już poruszona. Proszę państwa, wszędzie w instytucjach transportowych, również w kolejnictwie, od lat panuje trend polegający na tym, że zastępuje się ludzi automatyką. Człowiek zawsze może się pomylić, mieć gorszy dzień, problem. Automatyka to trend, który panuje w dozorowaniu urządzeń w środkach komunikacji. Jednak automatyka ma to do siebie, że kosztuje.

Mam jasny postulat do pana ministra, żeby udzielił nam rzeczowej odpowiedzi, jak będzie pokonywany problem, który został zaznaczony przez przewodniczącego Tchórzewskiego. Mam na myśli właściwą politykę rządu w realizowaniu inwestycji kolejowych. Z jednej strony są duże pieniądze ze środków unijnych na inwestycje kolejowe. Już czwarty rok pracuję w Komisji Infrastruktury i regularnie pytamy o to, jak postępuje wykorzystanie tych środków. Otrzymujemy dosyć wykrętne odpowiedzi. Sprawa jest jasna i niewymagająca „rozdzielania włosa na czworo". Konieczne są konkretne posunięcia, które umożliwią wykorzystanie w rozsądny i zaplanowany sposób środków unijnych, żeby infrastruktura linii kolejowych poprawiła się.

Jeśli urządzenia będą działać, to wreszcie plaga wypadków się skończy. Trzeba po prostu zacząć z rozmysłem i rozsądnie inwestować.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam wiele pytań, które kieruję do pana ministra i pana Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W odniesieniu do pierwszej kwestii posłużę się dwoma cytatami. Przy prezentacji pakietu w sprawie bezpieczeństwa kolejowego 31 maja br. Pan minister Nowak zapowiedział, cytuję z depeszy PAP: „wzmocnienie finansowe tej instytucji, by mogła lepiej pełnić swoje funkcje kontrolne". Nowak zapowiedział, że będzie zabiegał o zwiększenie tegorocznego budżetu UTK, a w przyszłym roku budżet ma być zwiększony o połowę.

Depesza PAP z 5 stycznia br. również zawiera wypowiedź pana ministra Nowaka: „Póki ja jestem ministrem transportu i jestem za to odpowiedzialny, nie będę przyzwalał

na to, aby z pominięciem drogi służbowej i formalnej były podejmowane próby zwiększenia budżetu instytucji mi podlegających. Taka sytuacja miała miejsce na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury, gdzie próbowano zwiększyć budżet Urzędu Transportu Kolejowego o 10 mln zł kosztem inwestycji kolejowych. Na to się nie zgadzam".

Moje pytanie brzmi – jak wygląda w połowie czerwca stan realizacji zapowiedzi pana ministra co do decyzji Rady Ministrów zwiększającej budżet UTK w bieżącym roku?

W ubiegłym roku ten sam minister transportu, który prowadził sprawy budżetowe już w roku 20011 i 2012, zwiększył budżet Inspekcji Transportu Drogowego 7,5 razy (o 750%) z 20 mln do 150 mln zł. Wprowadzono do budżetu wpływy, które Inspekcja Transportu Drogowego miała zrealizować na poziomie 1,2 mld zł z tzw. fotoradarów. Po pierwszym kwartale wpłynęło, w zależności od szacunków 4-6,5 mln zł. To jest przykład zwiększenia budżetu Inspekcji Transportu Drogowego i zatrudnienia dodatkowo 418 osób na nowe zadania. Dotyczą one powołania centrum nadzoru automatycznego nad ruchem.

Reasumując, posłużyłem się dwoma cytatami aktualnego ministra transportu ze stycznia i z maja. Jak wygląda stan realizacji zwiększenia budżetu UTK na bieżący rok i będzie się on kształtował w 2013 r.?

Następne pytanie kieruję do pana ministra. Z informacji prasowych wynika, że trzy tygodnie temu został rozstrzygnięty konkurs na Prezesa UTK. W dniu dzisiejszym sprawdzałem stronę internetową i nie znalazłem informacji, iż pan premier powołał obecnego wśród nas, pełniącego obowiązki prezesa Krzysztofa Dyla na prezesa. Co pan minister może w tej sprawie powiedzieć? Czas biegnie.

Trzecie pytanie związane jest z pakietem dla poprawy bezpieczeństwa kolejowego, o którym wspominał pan minister Nowak w końcu maja. Chciałbym, żeby pan prezes Dyl osobiście odniósł się do zapowiedzi pana ministra, który oczekuje ujednolicenia przez UTK instrukcji i wprowadzenia jednolitych standardów bezpieczeństwa ruchu dla wszystkich przewoźników. Te zmiany mają być wprowadzone do końca lipca br. Moje pytanie kierowane do pana prezesa brzmi – co pan rozumie poprzez to ujednolicenie instrukcji i wprowadzenie jednolitych standardów bezpieczeństwa ruchu dla wszystkich przewoźników? Co z tych zamierzeń zostało zrealizowane, aby z końcem lipca bieżącego roku zakończyć prace w tym zakresie?

Kolejne pytanie kieruję do pana ministra Massela. Muszę sprawdzić jedną rzecz. Rząd po upływie 2 lat od terminu transpozycji dyrektywy europejskiej w sprawie interoperacyjności oraz dyrektywy w sprawach bezpieczeństwa kolejowego wprowadził stosowne zmiany do ustawy o transporcie kolejowym. Zmiany weszły w życie z końcem stycznia br. Pytanie brzmi – ile od stycznia do chwili obecnej zrealizowano rozporządzeń wykonawczych do tej ustawy? Czy pan minister mógłby przytoczyć dane dotyczące wykonywania delegacji do tej zmiany?

Wydaje mi się, że istotną kwestią, która z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego kształtuje pewną praktykę i rzetelną wiedzę w tym zakresie, jest gromadzenie, analizowanie, raportowanie i przetwarzanie danych statystycznych z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. To pytanie kieruję do pana prezesa Dyla. Jak kształtuje się realizacja tego jednego z wielu zadań UTK na dzisiaj? Ile osób zajmuje się tymi zagadnieniami? Czy są to 2 osoby, 8, czy 20? Pytanie jest szczegółowe, ale stanowi ono punkt wyjścia do wielu innych pytań, które zapewne koledzy i zaproszeni goście będą zadawać.

Ostatnie pytanie zawiera również prośbę o rozwianie wątpliwości. Dyrektorem generalnym UTK został w ubiegłym roku pan Marek Słowikowski. Przeglądałem informacje w Internecie i znalazłem wzmiankę, iż do ubiegłego roku pełnił on funkcję dyrektora Departamentu Ewidencji Państwowych i Teleinformatyki w MSWiA. W odniesieniu do MSWiA pojawiały się informacje o dość gwałtownych ruchach personalnych, które odbywały się w tym resorcie w 2011 r. Mam pytanie, na jakich warunkach odchodził pan dyr. Słowikowski z MSWiA. Czy to było zwolnienie, czy porozumienie stron? Jaka była forma odejścia aktualnego dyrektora generalnego UTK?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ze strony pań i panów posłów są jeszcze zgłoszenia? Poseł Chmielowski.

Poseł Piotr Chmielowski (RP):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, mam następującą uwagę. Przysłuchuję się wypowiedziom koleżanek i kolegów posłów. Chyba czegoś nie zrozumiałem, bo temat dzisiejszego posiedzenia jest inny. Może to jest moje niedopatrzenie. Kilka miesięcy temu pan prof. Marek Sitarz wręczył mi kilka tomów swoich książek dotyczących bezpieczeństwa na kolei. Jednym z elementów była kontrola i audyt. Skoro mamy wewnętrzne kontrole na kolei i dodatkowo audyt powołany przez odpowiednie instytucje, to przecież one formułują jakieś wytyczne. Oczywiście można narzekać, że brakuje pieniądze. Jednak jeśli ktoś jest audytorem, to powinien widzieć, co się dzieje. Jeśli negatywne zjawiska dostrzegają kolejarze, a nie zauważają tego audytorzy albo widzą, ale my, jako posłowie, nie otrzymujemy ich rzetelnych opracowań, to znaczy, że coś jest nie tak.

Moje pytanie jest proste. Czy ministerstwo sprawuje jakikolwiek nadzór nad osobami kontrolującymi bezpieczeństwo wewnątrz firm PKP? Czy resort ma jakakolwiek kontrolę nad audytem, który się odbywa? Nie mówię o personalnej kontroli. Chodzi mi o weryfikację wytycznych, które te osoby formułują. Mówię o tym celowo, gdyż znam różne audyty, również z innych branż. Przyznam szczerze, że poziom tzw. audytorów jest dramatyczny. Oni wiedzą mniej, niż ten, który jest kontrolowany.

Powtarzam pytanie – czy ministerstwo sprawuje nadzór przynajmniej nad jakością kontroli?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Pan przewodniczący Adamczyk, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo. Wsłuchiwałem się w informację prezentowaną przez pana ministra. Panie ministrze, nie potrafię wydobyć z pana wypowiedzi konkretów. Doprecyzuję pytanie. Po serii katastrof, które wydarzyły się na szlakach kolejowych w Polsce w ostatnich kilkunastu miesiącach, zwłaszcza w ostatnich kilku miesiącach, odpowiedzialni za bezpieczeństwo na polskich kolejach zinwentaryzowali liczbę i przyczyny katastrof. Proszę o jasną odpowiedź w kilku zdaniach, jakie są przyczyny katastrof, do których doszło w ostatnich miesiącach. Proszę o diagnozę przyczyn. Wystarczy kilka zdań. Elaborat nie jest konieczny.

Zapewne państwo w czasie minionych kilku tygodni określili zakres koniecznych działań. One też mogą być nam przybliżone w sposób enumeratywny. Jeśli mowa o koniecznych działaniach, to jakie środki są potrzebne na ich realizację? Proszę określić minimum nakładów, aby zmienić ten stan rzeczy i zlikwidować przyczyny katastrof.

Ostatnie pytanie i prośba, panie ministrze. Proszę o podanie harmonogramu działań nie na najbliższe lata, lecz na najbliższe tygodnie i miesiące. Nie możemy sobie pozwolić na kolejną katastrofę w tym roku.

Od pewnego czasu zastanawiam się, jaki jest koszt wprowadzenia bardzo prostego i na dzisiejszego warunki niezbyt trudnego w realizacji systemu monitorowania lokomotyw poruszających się po polskich torach. Taki system zaalarmowałby nie tylko maszynistę, ale także kolejnych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu pracowników na szlaku kolejowym. Systemy GPS posiadają samochody ciężarowe, samochody przewożące ładunki. One są monitorowane. Pytanie – ile kosztuje wyposażenie polskich lokomotyw w system, który nie pozwoli im poruszać się jednym torem naprzeciw siebie z jakąkolwiek prędkością albo jednym torem jeden za drugim. System komputerowy może bardzo łatwo obliczyć, że za kilka minut dojdzie do najechania na tył poprzedzającego pociągu.

Bardzo proszę o konkretną odpowiedź. Mam nadzieję, że pan minister ma potrzebne informacje. Brak skutecznych działań będzie skutkować „pomocą” ze strony opozycji,

jakiej na pewno udzielimy urzędującemu ministrowi transportu. Jeżeli nie uda mu się zabezpieczyć środków i przekonać Ministra Finansów, będziemy starali się „wzmocnić" pana ministra chociażby przez wniosek o wotum nieufności. Brak skuteczności wydaje się dostatecznym uzasadnieniem. Może w ten sposób uda się zmienić relacje ministra transportu z Ministrem Finansów.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jest to jakiś sposób.

Czy ze strony pań i panów posłów są zgłoszenia? Nie ma, zatem udzielam głosu naszym gościom.

Ponieważ nie wszyscy państwa znają, proszę zabierających głos o przedstawianie się.

Przedstawiciel Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ Solidarność Stanisław Kokot:

Stanisław Kokot – Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ Solidarność.

Panie ministrze, szanowni państwo. Przysłuchując się wypowiedzi pana ministra, próbowałem doszukać się informacji, ile środków zostanie wreszcie przeznaczonych nie tylko na inwestycje, ale na utrzymanie i konserwację. Na dzień dzisiejszy ta sfera „leży". Ostatnio telewizja Polsat Plus pokazuje podkłady, które łamie redaktor.

W instrukcjach jest zapisane, że urządzenia SRK powinny być kontrolowane co pewien czas i konserwowane. Zmniejsza się zatrudnienie w zespołach odpowiedzialnych za utrzymanie tych urządzeń. Nie wszystko można zlecić na zewnątrz. Przecież te urządzenia wymagają ciągłej kontroli i konserwacji, by mogły prawidłowo działać. Tego brakuje. Nie dostrzegam możliwości wymiany rozjazdów. Podkreślana jest wyłącznie konieczność inwestycji.

Chciałbym również dowiedzieć się, czy przestrzegany jest zapis wynikający z ustawy o emeryturach pomostowych, który wyraźnie stanowił, że jeśli maszynista odchodzi z PKP na emeryturę pomostową, nie powinien być zatrudniany w innych spółkach. O to zabiegaliśmy jako czynnik społeczny. Czy to jest przestrzegane?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Leszek Miętek - prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie. Bardzo się cieszę z naszego uczestnictwa w obradach Komisji. Dziękuję za cierpliwość. Niestety, odnoszę wrażenie, że to jest kolejne spotkanie, na którym wpiszemy się na listę obecności, porozmawiamy sobie i nic poza tym. Bezpieczeństwo na kolei musi być priorytetem rządu. Takie hasło wymalowane na transparentach było eksponowane przed kancelarią pana premiera i przed siedzibą resortu transportu. Jeśli będzie to wyłącznie priorytet resortu, sytuacja nie ulegnie zmianie.

Rozumiem, że w innych resortach ministrowie są zabezpieczeni w zielone karty i infrastruktura kolejowa nie bardzo jest potrzebna. Bez spełnienia warunku, że to jest priorytet rządu nie uzyskamy postępu. Chodzi nie tylko o pieniądze. W Polsce bezpieczeństwo ruchu kolejowego jest zagrożone również przez złe prawo. Zgodnie z prawem i w majestacie prawa gwałci się zasady bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Bardzo mi przykro, że nie ma przedstawicieli resortu finansów. Jeśli prowadzi się modernizację linii kolejowych i nie uwzględnia w kosztach wzmocnienia posterunków ruchu, to również rzutuje na kwestie bezpieczeństwa. Dyżurny ruchu już nie wie, co ma robić. Czy ma obsługiwać monitory, czy podawać tysiące eSZetów, czy dyktować i wydawać rozkazy szczególne? Czy maszynista na lokomotywie ma obserwować szlak, czy ma czytać ponad 2-metrowy rozkaz pisemny, na którym są wskazane kilometry, gdzie ma ograniczyć prędkość? Jesteśmy, jako kolejarze, tylko ludźmi. Proszę pamiętać, że dziś na kolei w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego pracują ludzie, którzy mają doświadczenie 30-40-letnie. Jak ten ruch będzie się odbywał, gdy wkrótce pojawią się młodzi ludzie, a zlikwidowano stanowisko pomocnika maszynisty?

Nasze doświadczenie i rutyna i tak przegrywają. Cały czas zwiększane są obowiązki, co zwiększa prawdopodobieństwo popełnienia błędu. Niestety, ani po wypadku w Szczekocinach, ani po wypadku w Babach, ani w Białymstoku nie powstał ani w resorcie transportu, ani w UTK żaden sztab kryzysowy składający się z oddelegowanych osób, który codziennie pracowałby nad programem poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Cały czas pracownicy resortu bądź UTK są odrywani od innych czynności, aby zajmować się kwestiami bezpieczeństwa ruchu kolejowego przy okazji zwołania kolejnego posiedzenia zespołu ds. bezpieczeństwa.

Działania zaproponowane przez pana ministra trafiają w sedno, tylko obawiam się, że tych 10 punktów zostało przedstawionych tak, jak został zwołany szczyt kolejowy. Sami państwo posłowie byli świadkami zwoływania szczytu kolejowego, który miał się zajmować najważniejszymi sprawami polskich kolei. Ten szczyt kolejowy nie istnieje. Od lutego nie było żadnego szczytu. Obawiam się, że owych 10 punktów zostało przedstawionych tylko po to, żeby uspokoić opinię publiczną i kolejarzy przed EURO. Od momentu ogłoszenia tych punktów i od wypadku pod Szczekocinami nic się nie zmieniło. Co więcej, nie zostały wdrożone zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Zwracam się do pana ministra Andrzeja Massela, który jest spadkobiercą naszego wniosku, bo wniosek kierowany był jeszcze do pana prof. dr. hab. inż. Mirosława Chaberka, a potem do prof. dr. hab. inż. Juliusza Engelharta. Mówiliśmy o barbarzyństwie na polskich torach, bo prowadzi się ruch pociągów lokomotywą jednokabinową. To było 5 lat temu. Nie ma silnego w tym państwie, żeby to zmienić. Pokazywaliśmy filmy wskazujące, że maszynista nic nie widzi. Pociągi są prowadzone do dzisiaj tymi lokomotywami. Trzeba zwrócić uwagę na fakt, że ruch pociągów odbywa się w każdej chwili. Również w tej chwili. Obym nie wypowiedział tego w złej godzinie.

Powiedziałem ministrowi Nowakowi, że mu współczuję, bo na swoim stanowisku siedzi jak na bombie. Nie zna dnia ani godziny, kiedy może się coś stać. Nic nie robi się w kierunku zmiany sytuacji. Przecież niektóre sprawy wymagają natychmiastowego podjęcia decyzji. Jeśli przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych publicznie mówi, że niezgodnie z prawem na posterunkach odgałęźnych nie są stosowane sygnały zastępcze, to dlaczego do dziś nie ma decyzji o wzmocnieniu tych posterunków.

Chciałbym zwrócić również uwagę na kwestie prywatyzacyjne spółek infrastrukturalnych, które mają ścisły związek z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Na przykład TK Telekom to firma, która ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Tego typu zjawiska będą się pogłębiały. Mamy kolejny problem związany z tzw. usamorządowieniem. Proszę zobaczyć, co się dzieje na Śląsku. Za chwilę panu marszałkowi wysypię przyczepę żwiru i zrobię mu przed urzędem piaskownicę. Marszałek nie ogłasza przetargu na prowadzenie ruchu na Śląsku. Powiedział, że zamyka rynek, że nie ma konkurencji na Śląsku, bo jest spółka wewnętrzna, której zleci się zadania. Jak to będzie realizowane, skoro nie ma kadr, taboru?

My to obserwujemy, jakby nic się nie działo, jakby to nas nie dotyczyło, ale dotyczy. Jeśli to zostanie zlecone, to będą się ratowali za wszelką cenę i będą robili to, co robi się w Kolejach Wielkopolskich. Maszyniści będą wynajmowani na umowy – zlecenia. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych po wypadku w Białymstoku orzekła, że firma Hagans Logistic nie miała prawa wynajmu maszynistów. Jeśli firma nie ma kadr ani taboru, będzie stosowała takie metody. Były przypadki na kolei, że z muzeum brano ET21 i wpuszczano na tory.

Szanowni państwo, dyskusję w tej sprawie można by prowadzić godzinami. Uważam, że bezpieczeństwo na kolei musi być priorytetem rządu. To nie są czcze słowa i chcieliśmy tym zainteresować premiera. Trzeba natychmiast powołać sztab kryzysowy, który zajmie się bezpieczeństwem ruchu kolejowego w różnych obszarach – finansowania oraz mądrego wykorzystania pieniędzy. Jeśli przeprowadzimy szkolenia dla maszynistów, polegające na tym, że będą siedzieć 8 godzin w pomieszczeniu, to jaki będzie ich efekt? Lepiej przeznaczyć te pieniądze na zakup symulatorów, aby w przyszłym roku przewoźnicy przeszkolili maszynistów na symulatorach. Dziś należy zarządzić jazdy instruktorskie na lokomotywach, żeby instruktor – maszynista nie zajmował się

papierami, tylko kontrolował, jak zachowuje się maszynista czy dyżurny ruchu na nastawni. Wszystkie działania należy podejmować rozumnie.

Co do kwestii zakazu korzystania z telefonów komórkowych, nie może dojść do sytuacji, żeby kierownik pociągu nie mógł zadzwonić do dyspozytora, aby trzymać pociąg na skomunikowanie.

Sztab kryzysowy musi przygotować projekt zmian w dziedzinie finansowania oraz prawa. Te kwestie powinni opracować legislatorzy. Byłem na spotkaniu, podczas którego rozmawialiśmy o zmianach w ustawie o transporcie kolejowym. Wyraźnie mówiono, że nie ma podstaw prawnych, aby Urząd Transportu Kolejowego wydawał instrukcje i przepisy. Mówiono, że możliwe są dwie ścieżki – albo zmiana Konstytucji, albo przygotowanie instrukcji w formie rozporządzeń, musi tego dokonać ministerstwo transportu. Pytanie brzmi, czy do lipca to zostanie zrobione? Nie wyobrażam sobie tego, bo o szkoleniach maszynistów rozmawiamy już chyba z rok. Konieczne są zmiany legislacyjne, bo prawo jest złe.

Wspomnę chociażby o ustawie o czasie i warunkach pracy. Trzeba natychmiast przystąpić do prac. Do dziś trwa sytuacja, że dwóch maszynistów jedzie na lokomotywie, jeden w tylnej kabinie. Kiedy pierwszemu upłynie 12 godzin, to się przesiadają. To są konkretne przykłady zagrożeń bezpieczeństwa dla ruchu.

Kolejny zespół powinien rozważyć elementy zmian w instrukcjach i przepisach. To trzeba zrobić. Do tych prac powinni zostać oddelegowani ludzie. To nie mogą być odrywani od innych obowiązków przypadkowi ludzie.

Poseł Chmielowski poruszył kwestię kontroli i audytów. Szanowni państwo, trzeba wzmocnić te działania i zatrudniać kompetentnych ludzi. Niestety, w sprawach kolejowych wypowiadają się bardzo często ludzie, którzy nie mają kwalifikacji. Coraz bardziej brakuje ludzi, którzy mają wiedzę o kolejnictwie. W dyskusji przywołany był prof. Sitarz w kontekście procedur bezpieczeństwa. Nie musimy odkrywać Ameryki. Trzeba chcieć. Jeśli w kwestiach bezpieczeństwa ruchu kolejowego będą czynione wyłącznie gesty medialne, które pokazują, że jest „taki zapieprz, że nie idzie załadować", to czekają nas kolejne traumatyczne przeżycia w związku z następną katastrofą.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP Stanisław Stolorz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Stolorz – Federacja Związków Zawodowych.

Skrócę swoją wypowiedź i nie będę powtarzał wszystkich kwestii, które poruszyli moi poprzednicy. Rzeczywiście zespół ds. bezpieczeństwa powstał wiele lat temu. Dlaczego? Otóż wiedzieliśmy, jako czynnik społeczny, że występują zagrożenia dla bezpieczeństwa.

Mam pytanie do pana ministra. Mówił pan o modernizacji, rewitalizacji linii. Jakie środki rząd przeznaczy jeszcze w tym roku i jakie będą dodatkowe środki w następnych latach? Cały czas mówimy o bezpieczeństwie, a to wiąże się bezpośrednio z bezpieczeństwem. Wiele lat mówiliśmy o wieloletnich kontraktach, które miały być dla PLK. Miało to służyć zapewnieniu bezpieczeństwa. Te pieniądze miały być przeznaczone na ten cel. Dziś cały czas mówimy o długoletnich kontraktach, o utrzymaniu, poprawie jakościowej, semaforach. Jak zaznaczył poseł Tchórzewski, jeśli nie będzie pieniędzy, to możemy przegadać kolejne lata i nic z tego nie wyniknie, podobnie jak z powołanego okrągłego stołu, o czym mówił kolega Leszek.

Nie będę mówił o inwestycjach. Federacja zwróciła się z pisemnym zapytaniem do Komisji Europejskiej, czy istnieje możliwość przesunięcie kwoty 1,2 mld. Komisarz udzielił odpowiedzi negatywnej. W marcu ubiegłego roku. Rząd cały czas upierał się, że będzie prowadził renegocjacje. Jest czerwiec 2012 r. i nadal mówimy o środkach, które miały być.

Poruszę jeszcze jedną kwestię. Uważamy, że zawody, które są bezpośrednio związane z ruchem pociągów, nie powinny być wykonywane w ramach samozatrudnienia czy

umów „śmieciowych". Umowy inne niż umowa o pracę zagrażają bezpośrednio bezpieczeństwu ruchu pociągów. Chodzi nie tylko o maszynistów i dyżurnych ruchu, ale o 17 zawodów związanych bezpośrednio z ruchem pociągów. Jeśli mówimy o szkoleniach i edukacji, należy traktować zawody związane bezpośrednio z ruchem pociągów jako całość. Nie można podchodzić wybiórczo do poszczególnych zawodów. Kolej to jeden organizm. Wszyscy pracownicy muszą mieć odpowiednie warunki zdrowotne, wykształcenie i przygotowanie. To jeden wielki organizm, który w pewnym momencie został podzielony.

Nie będę mówił o kwestiach infrastrukturalnych i prywatyzacji niektórych spółek dokonywanych „na siłę". Nic z tego nie wynika, bo niektóre prywatyzacje były tak właśnie przeprowadzane. Nie będę mówił o prywatyzacji PNI. Trzykrotnie musieliśmy renegocjować pakt gwarancji, bo ciągle właściciel groził upadłością. Jeśli mamy mieć takie prywatyzacje, jak PNI – Budimex, to dziękujemy. To tylko przysporzyło wszystkim nam kłopotów. Zaufanie do państwa zostało podważone. Nie wspomnę o rozgoryczeniu pracowników, którzy mieli uzyskać lepsze zatrudnienie, lepsze perspektywy, a okazuje się, że nie jest najlepiej.

O ujednolicenie instrukcji i wprowadzenie jednolitych standardów dopominaliśmy się wielokrotnie. Postulowaliśmy, żeby nie wycofywać niektórych przepisów. Przypomnę, jako „kolejowy beton", że był przepis R1, który regulował de facto wszystko. Jeśli chodzi o te przepisy, nie wyważajmy otwartych drzwi, tylko powróćmy do niektórych starych przepisów oraz do sprawdzonych materiałów szkoleniowych. Szkolenia na poszczególnych posterunkach odbywały się systematycznie. Regularnie przeprowadzane były kontrole. Nikt nie wyważał otwartych drzwi. Były zachowane pewne procedury, który są przestrzegane na całym świecie na kolei. Jeśli zachwialiśmy tę równowagę, musimy przyznać się do błędu i powrócić do sprawdzonych metod. Warto przyznać się do błędu, że poszliśmy za daleko. Trzeba powrócić do sprawdzonych metod dla dobra i bezpieczeństwa na kolei.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że nie ma innych zgłoszeń ze strony gości. Mam dwa zgłoszenia ze strony posłów. Później udzielę głosu panu ministrowi.

Pan przewodniczący Tchórzewski, a następnie pan poseł Szmit.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. W ramach luźniejszej wypowiedzi pozwolę sobie zacytować kilka zdań, które napisał człowiek, który całą karierę zawodową związał z koleją, a obecnie jest na emeryturze. Jestem przekonany, że jego wypowiedź jest szczera. Jest ona reakcją na artykuł w „Polityce", nr 90, poświęcony katastrofie kolejowej. Autor listu podziela poglądy autorów artykułu na temat złożoności sytuacji w zakresie infrastruktury i taboru, ale zwraca uwagę na niektóre uwarunkowania.

„Kolej, która istnieje ponad 160 lat, przez cały, zdecydowany okres swojego istnienia, bo ponad 140 lat, działała jako firma scentralizowana. Nie bez przyczyny – i to teraz widać – praca na kolei traktowana była jako służba, a nie praca. Z tego wynikały konkretne konsekwencje. To, że kolejarze służyli, to znaczy, że mieli, jak w każdej służbie, uregulowaną działalność, może aż do przesady, za pomocą procedur. Mieli w bardzo szczegółowy sposób rozpisane procedury, instrukcje dla każdego stanowiska wykonawczego, na wzór obecnego ISU.

Jednocześnie tę odpowiedzialność za służbę kolejarzy podkreślało umundurowanie, na którego guzikach widniał orzeł. To także służyło nobilitacji. Nie byli anonimowi. Byli rozpoznawalni. Byli grupą zawodową szanowaną do drugiej wojny światowej, tolerowaną przez okres PRL i nieszanowaną po okresie transformacji. Nawet wówczas, gdy kolejarze byli źle opłacani, próbowano im to rekompensować znaczną otoczką socjalną (własne przedszkola, żłobki, własne ośrodki wypoczynkowe, chociaż o niższym standardzie, domy kultury, biblioteki, stołówki pracownicze itd.)".

Po likwidacji i sprywatyzowaniu tej części sfery socjalnej nie uzyskali za to rekompensaty finansowej, bo ich zarobki są mniej więcej proporcjonalne do zarobków w owym czasie.

Służenie na kolei tworzyło pewną atmosferę w rodzinie. Do dziś krążą wspomnienia o tym, jak rodzina wspomagała ojca, aby przed służbą wypoczął. Rytm życia rodzinnego często był podporządkowany grafikowi służby ojca kolejarza.

Niezwykle ważne jest, co dalej. Transformacja po 1990 r. polegała wyłącznie na dokonaniu zmian organizacyjnych i kadrowych. Pierwszy ruch finansowy został poczyniony w 2006 r., kiedy udało nam się wspólnie przeprowadzić ustawę o funduszu kolejowym, o finansowaniu transportu lądowego. Wszystkie ugrupowania poparły tę ustawę. To był pierwszy ruch w zmianie podejścia finansowego do kolei.

„Potrzeba kruszenia betonu kolejowego była, niestety, i jest do dzisiaj panaceum na rozwiązanie wszystkich problemów zgłaszanych przez kolejarzy na przestrzeni ostatnich lat. Kolej to czarna dziura bez dna, cały czas mówią rządzący, zdecydowana większość dziennikarzy oraz samozwańczy eksperci. Jeśli kogoś pominąłem, to bardzo przepraszam”.

Co dalej? „Coraz więcej jest zatrudnionych superekspertów, którzy znają się na kolei, wygłaszają poglądy, a nie mają żadnej wiedzy praktycznej, co się dzieje na kolei”.

Kolejarz cytuje jedną z mądrości: „błogosławieni ci, co nie mają nic do powiedzenia, a mimo to milczą”. Dalej pisze: „Z bólem stwierdzam, że przez cały ostatni okres kolejarze słyszą, że są grupą największych nieudaczników, że ich jest ciągle za dużo, że miejsce każdego z nich może być w każdej chwili zlikwidowane, że każdy Polak do niego dopłaca i ze nie ma zamiaru tego czynić dalej. Pozmienianych zostało wiele przepisów i instrukcji z konieczności zerwania z tamtym okresem służby. Ciśnie się pytanie, ile upokorzeń może znieść człowiek, który solidnie wypełnia swoje obowiązki, a którego nieszczęściem jest przynależność do krytykowanej często niesłusznie grupy zawodowej?

Mamy więc kolejarzy, którym nie dano polityki transportowej państwa, w której zostałoby określone ich miejsce i rola, w której by określono, czego państwo od nich oczekuje i co im za to gwarantuje, którym by zapewniono porównywalne warunki konkurowania z innymi gałęziami transportu, którzy by mogli liczyć na to, że będą godnie traktowani przez rządzących i parlament, że przypadki niestosownego zachowania jednego kolejarza nie będą uogólniane na zasadzie „bo oni wszyscy”.

Nie ma mowy o prestiżu zawodu kolejarza. Kiedyś modne było hasło: „kto ma w głowie olej, idzie na kolej”. Teraz jest hasło: „ojciec porządny, matka porządna, a syn kolejarz”. Kolejarze nie mają autorytetów, bo wszystkie, jakie były i mogły być, zostały skutecznie zniszczone.

„Taki jest powszedni dzień kolejarza, również tego związanego z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, o którym się ostatnio w związku z wypadkami mówi. Pamiętajmy, że ostatnie 20 lat to także wielki postęp techniczny we wszystkich dziedzinach życia gospodarczego i technicznego. Kiedyś kolej była nośnikiem postępu technicznego. Było to często związane z przechodzeniem szybko na inne trakcje (np. spalinowa i elektryczna). Wiele tysięcy maszynistów przekwalifikowano na nowoczesne lokomotywy. Nie odbywało się to ze zwolnieniami.

Niestety, obawiam się, że kolej w Polsce jeszcze nie osiągnęła swego dna, że zaniedbania, o których mowa w artykule „Polityki” jeszcze dadzą o sobie znać. Oby nie w taki sposób, jak w ostatnim czasie. Oby nie było tak, że i rządzący, i ustawodawcy przyjdą po rozum do głowy wtedy, kiedy zginie dużo więcej ludzi.

Czego mają prawo oczekiwać kolejarze? Mają prawo oczekiwać: - opracowania polityki transportowej państwa, w której określi się rolę, miejsce, strukturę kolei, która odpowie na wiele drążących pytań, czy na kolei się pracuje, czy się służy; - że politycy przestaną być hipokrytami (przepraszam za mocne, ale moim zdaniem w pełni uzasadnione stwierdzenie); - że przestaną głosić, że to nie nasz rząd, to nie nasza partia, to kolega i w ten sposób niczego dobrego się nie osiągnie; że zadania, jakie stawiane będą przed kolejarzami będą realne do wykonania. Wówczas będą mieli prawo kolejarze z ich realizacji konsekwentnie być rozliczani”.

Liczna kadra spółek kolejowych interesuje się tylko dodaniem dodatkowej pracy kolejarzom, a nie stworzenia im warunków normalnej pracy. Czy rządzący i politycy dbają i będą dbać o ochronę godności osobistej kolejarzy i będą pamiętać, że każdy człowiek, dopóki jest pracownikiem, oczekuje, że będzie rozliczany z wyników swojej pracy, a jednocześnie chroniony przez zwierzchnika przed nieuzasadnionym szarganiem jego godności? Autor listu liczy na to, że pracownicy kolei będą sprawiedliwie i równo traktowani, bez względu na ich poglądy czy przynależność związkową.

To są refleksje człowieka, który przepracował całe swoje życie zawodowe na kolei. On jest pełen obaw, że w związku ze stanem technicznym na kolei mogą nas spotkać dużo gorsze sytuacje niż obecnie. Musimy ubiegać się, panie ministrze, żeby środki finansowe dla Polskich Linii Kolejowych, o środki unijne na tabor, zarówno dla przewoźników osobowych, pasażerskich, jak i dla ruchu towarowego. Chcielibyśmy móc powiedzieć, iż coś w tej sprawie drgnęło.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Chciałbym zwrócić uwagę państwa i zapytać pana ministra o nowe podmioty, które funkcjonują na kolei – Przewozy Regionalne, które są własnością samorządów. Część samorządów wojewódzkich stwierdziła, że powołuje własne linie kolejowe. Przed nami otwarcie na przewoźników zagranicznych. To jest zupełnie nowy problem i inna jakość w polskim transporcie kolejowym. W takiej sytuacji naturalne jest, że powinno nastąpić wzmocnienie regulacyjnej roli państwa, wzmocnienie Urzędu Transportu Kolejowego, zarówno finansowe, jak i organizacyjne. Muszą zostać wprowadzone gruntowne zmiany w prawie. Jeśli chodzi o aktywność samorządów wojewódzkich w tworzeniu kolei, pojawia się pytanie, czy mamy dojść do takiego stanu, jak w byłej Jugosławii, gdzie każda z 6 republik miała swoją kolej? Czy plany przewidują, że będzie 16 przewoźników odpowiednio do województwa? Czy jest plan ostatecznej, docelowej polityki funkcjonowania kolei w Polsce?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym wyczerpaliśmy zgłoszenia ze strony państwa.

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Dziękuję za interesującą bardzo dyskusję. Wiele spraw, które państwo poruszyli, to kwestie ważkie i sygnalizowane z autentyczną troską. Druga wypowiedź posła Tchórzewskiego jest głosem człowieka kolei. Pan przewodniczący pracował przez wiele lat na kolei. Identyfikuję się z tą wypowiedzią, bo swoją pracę zaczynałem również w oddziale drogowym PKP w Gdyni. Pierwszy dzień spędziłem na torach, wykonując pomiary. Przypomniała mi się przestroga pani nauczycielki w szkole średniej: „Jak nie będziecie się uczyć, to tylko pomarańczowa kamizelka i na tory". Pierwszy dzień pracy po studiach spędziłem w pomarańczowej kamizelce i na torach, a wydaje mi się, że uczyłem się nieźle, bo dyplom uczelni uzyskałem z wyróżnieniem.

Odnosząc się do wypowiedzi pana posła Tchórzewskiego, prosiłbym bardzo o rozróżnienie liczby wypadków i liczby ofiar na kolei. Ważna kategoria, to wypadki z ludźmi poza przejazdami i przejściami dla pieszych. Są to przede wszystkim potrącenia osób postronnych, często samobójców. Czasami nie jesteśmy w stanie stwierdzić, czy to był samobójca, czy ktoś nieuważny. To jest dominująca liczba wypadków. Przedstawiliśmy państwu statystykę za okres od 1 marca do 31 maja. Na ogólną liczbę 173 wypadków aż 84 to tego rodzaju wypadki, w których zginęło aż 59 osób, a 25 zostało rannych. To są niestety zdarzenia bardzo bolesne, ale niemające związku z bezpieczeństwem transportu kolejowego, jako środka przewozu ludzi czy towarów.

Istotna kategoria to wypadki na przejazdach kolejowych. Jest ich dużo i dostrzegamy ten problem. Stąd program przejazdowy, o którym mówiłem.

Czy można mówić o niechęci do finansowania inwestycji na kolei? Moim zdaniem nie. W 2011 r. sumaryczna kwota wykonanych inwestycji na PKL wyniosła 3,7 mld zł. Na bieżący rok z różnych źródeł pozyskano 5 mld zł. W roku przyszłym będzie to około 8 mld zł. Środki na inwestycje rosną z roku na rok. Widać to, podróżując po sieci kolejowej. Można mieć zastrzeżenia co do tego, jak zorganizowana jest praca, że jest to duże utrudnienie dla maszynistów.

Mówił o tym pan Leszek Miętek. Rzeczywiście, na wielu modernizowanych odcinkach są ograniczenia prędkości. To powoduje, że bardzo ciężko jest prowadzić w tych warunkach pociąg. Stąd zalecenie, jakie wydaliśmy dla PLK, żeby przy każdej dużej inwestycji na etapie przygotowania specyfikacji rozważyć dwa warianty – albo całkowite zamknięcie linii kolejowej dla przeprowadzenia robót w krótszym czasie, albo stworzenie możliwości prowadzenia ruchu po jednym torze, z prędkością tylko nieznacznie ograniczoną, np. 100 km/h. To jest alternatywa. Chcielibyśmy, przygotowując następne inwestycje, aby w taki sposób było to robione.

Kwestia postępu technicznego. Oczywiście polska kolej charakteryzuje się wieloletnim zacofaniem. Znakomita większość jednostek taboru to pojazdy zbudowane w latach 80. albo czasem w 70. Nie sposób nie dostrzec, że coraz więcej mamy nowych pojazdów. Widać je wyraźnie. Przewoźnicy regionalni nabyli wiele autobusów szynowych. Możemy narzekać, że one są bardzo niejednorodne, że są to różne pojazdy, różnych producentów o niejednakowej charakterystyce, ale pojawiają się coraz większe serie, np. elektrycznych zespołów trakcyjnych nabytych przez Koleje Mazowieckie czy przez Koleje Śląskie, a także głębokie modernizacje elektrycznych zespołów trakcyjnych przeprowadzane praktycznie przez wszystkie województwa.

Jest to spora jakościowa zmiana. Wspomnę również o nowych rozwiązaniach technicznych w zakresie infrastruktury kolejowej, takich jak nowe konstrukcje rozjazdów kolejowych czy nowe rozwiązania zabezpieczające otoczenie kolei przed hałasem bądź przed wibracjami. Wiele się w tym zakresie dzieje. Bezpodsypkowe nawierzchnie kolejowe, widoczne choćby na dworcu we Wrocławiu to nowe konstrukcje. Starałbym się spojrzeć na naszą kolej jako miejsce, gdzie szereg innowacji zaczyna się pojawiać.

Pan przewodniczący Tchórzewski pytał o przeprowadzenie modernizacji na linii Siedlce – Terespol. Uspokajam, że modernizacja będzie przeprowadzona. Na posiedzenie Rady Ministrów zostaje zgłoszona zmiana w wieloletnim programie inwestycji kolejowych, która zapewnia finansowanie tej inwestycji.

Jeśli chodzi o kwotę 1,2 mld dla kolei, kwestia ta była wielokrotnie poruszana. Działamy tak, żeby wykorzystać w całości tę kwotę w ramach priorytetu VII, czyli na działania związane z transportem. Komisja Europejska nie wyraziła zgody na przesunięcie środków. Od dłuższego czasu działamy tak, żeby w całości wykorzystać te środki.

Nie lekceważyłbym szkoleń. Nie chciałbym, żebyście państwo uważali, iż nie należy szkolić pracowników. Trzeba to czynić, tylko w sposób nowoczesny, dostosowany do potrzeb. Stąd potrzeba stosowania symulatorów, zarówno dla dyżurnych ruchu, jak i dla maszynistów. Wątpiącym przypominam wypadek lotniczy w USA i lądowanie na rzece Hudson. Pilot uratował samolot dzięki temu, że taką sytuację ćwiczył w symulatorze. To jest bardzo istotne.

Jedno z pytań dotyczyło proporcji 40% : 60%, czyli podziału środków na inwestycje kolejowe i drogowe. Taki podział wystąpi w perspektywie finansowej 2014-2020.

Pytanie pani poseł Paluch dotyczyło automatyzacji. Zgadzam się, że kolej wymaga automatyzacji, natomiast nie chciałbym, żebyśmy rozumieli to w ten sposób, iż nowoczesne rozwiązania techniczne zastępują człowieka. Nowoczesne rozwiązania techniczne wspomagają go w pracy, ale nigdy go nie zastąpią. Jeszcze przez długi czas, kilkadziesiąt lat, a może więcej pociągi będą prowadzone przez maszynistów. Znamy przypadki metra funkcjonującego bez maszynistów, ale to są wydzielone linie. Na sieci kolejowej człowiek nie zostanie wyeliminowany. Na pewno będzie postępowała centralizacja, ale będzie potrzebnych więcej ludzi do obsługi urządzeń i utrzymania ich w terenie. Trochę zmieni się struktura zatrudnienia.

Odniosę się teraz do pytań pana posła Polaczka. Potwierdzam deklarację ministra Nowaka. Wystąpiliśmy wspólnie z prezesem UTK o środki z dwóch rezerw – jednej, bę-

dącej w gestii Rady Ministrów, drugiej, będącej w gestii resortu finansów – na sfinansowanie dodatkowych zadań UTK. Łączna kwota to 1,5 mln zł w roku bieżącym będzie przeznaczona na szkolenia, sprzęt i nowe etaty. Ponieważ trwają prace nad przyszłorocznym budżetem, równocześnie wnosimy o zwiększenie budżetu UTK o 50% w stosunku do stanu tegorocznego.

Odnośnie do finalizacji konkursu na prezesa UTK, radzę obserwować uważnie informacje na naszej stronie internetowej w najbliższych dniach.

Co do transpozycji dyrektywy o interoperacyjności, informuję uprzejmie, że obecnie największy wysiłek w resorcie koncentruje się na kilku rozporządzeniach wykonawczych do zmienionej ustawy o transporcie kolejowym. Dwa z nich są już podpisane. W przypadku pozostałych jest zaawansowany proces legislacyjny. Są w Rządowym Centrum Legislacyjnym.

Odnosząc się do uwag pana posła Chmielowskiego w kwestii kontroli i audytu, muszę stwierdzić, że system dział w ten sposób, iż minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad podmiotami kolejowymi, takimi jak Polskie Linie Kolejowe, PKP SA, natomiast służby zajmujące się kontrolą i audytem podlegają bezpośrednio zarządom spółek. Należy zwrócić uwagę na uprawnienia Urzędu Transportu Kolejowego, który może z własnej inicjatywy przeprowadzać stosowne kontrolne.

Jeśli chodzi o uwagi pana posła Adamczyka i postulat konkretyzacji programu, który dziś przedstawiłem, uprzejmie informuję, że na przełomie czerwca i lipca odbędzie się kolejne posiedzenie zespołu ds. bezpieczeństwa, które będzie poświęcone temu zagadnieniu. Zostanie przyjęty harmonogram działań z podziałem do realizacji w perspektywie krótkoterminowej, średnioterminowej i w ciągu kilku lat, z uwzględnieniem hierarchii celów i możliwości ich realizacji.

Niezależnie od tego pewne działania zostały już podjęte. Mam na myśli prace w UTK w zakresie ujednolicania podstawowych instrukcji. Na razie dotyczy to kilku o największym znaczeniu dla bezpieczeństwa prowadzenia ruchu.

Jeśli chodzi o systemy monitorowania lokomotyw z wykorzystaniem GPS, mogę powiedzieć, że tego rodzaju systemy są wykorzystywane przez poszczególnych przewoźników, ale raczej do zarządzania swoim parkiem taborowym. Przewoźnikowi potrzebna jest informacja, w którym miejscu znajduje się jego lokomotywa czy zespół trakcyjny. Powiązanie tego z systemami bezpieczeństwa, sterowania ruchem jest dosyć skomplikowane, co nie znaczy, że niemożliwe.

Jeśli byłoby to możliwe, prosiłbym o udzielenie głosu w tej sprawie panu prezesowi Markowi Pawlikowi. Słyszę, że już wyszedł.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Zapytamy go następnym razem. Proszę się nie przejmować.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Nie zauważyłem, że pana prezesa nie ma na sali.

Jeśli chodzi o wykorzystanie tych technologii, kilka uwag może przedstawić zespół z PKP Intercity.

Członek zarządu PKP Intercity Tadeusz Matyla:

Matyla – członek zarządu.

Szanowni państwo, w dziedzinie bezpieczeństwa taboru kolejowego zarząd PKP Intercity podjął działania dostosowujące pojazdy trakcyjne do potrzeb modernizowanych linii kolejowych w zakresie ETCS. Jest to program przewidywany na kilka lat. W zakresie lokomotyw, które mają jeździć na linii E-30, jest to finansowanie z programu modernizacji E-30 i dostosowania do prędkości 160 km/h. Są przewidziane przewozy lokomotywami szybkimi, czyli PKP Intercity, Przewozy Regionalne i Cargo. Ci przewoźnicy mają dostosowywać lokomotywy do współdziałania z torem kolejowym.

Na CMK jedynie Intercity ma obecnie przygotowaną jedną lokomotywę do współdziałania w zakresie prób eksploatacyjnych, które prowadzą Polskie Linie Kolejowe. Taka lokomotywa wyposażona w urządzenia jest udostępniana na każde życzenie infrastruktury. Następne lokomotywy wymagają dużych nakładów finansowych. Intercity w tym zakresie ma plany wyposażenia lokomotywy w nowoczesne urządzenia. Te rozwiązania

w Europie wprowadzają niektóre firmy. Najtrudniejszym elementem jest dostosowanie programu sterowania elektrycznego prowadzenia pojazdu i współdziałania z torem. To jest interface, który jest najtrudniejszy do wprowadzenia spośród stosowanych rozwiązań światowych. Pan minister wspomniał o Hiszpanii, Włoszech i Austrii.

Na tę chwilę mogę tylko tyle powiedzieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Zanim poproszę pana prezesa Dyla o ustosunkowanie się do pytań skierowanych bezpośrednio do niego, chciałbym jeszcze odnieść się do wypowiedzi gości. Jeśli chodzi o wielkość środków na inwestycje, poinformowałem, że w bieżącym roku będzie to łącznie około 5 mld zł, z czego część pochodzi z budżetu, część z funduszu kolejowego, w część to środki europejskie. Środki przeznaczone na utrzymanie są corocznie zwiększane w ramach budżetu. Na bieżący rok przewidziana jest kwota 1,245 mld zł.

Jeśli chodzi o zachowanie proporcji między inwestycjami a utrzymaniem, podzielam zatroskanie, bo rzeczywiście widzimy potrzebę większej równowagi między tymi grupami działań. Między innymi temu celowi służą zaproponowane programy, dotyczące zwłaszcza rozjazdów kolejowych. Są to działania pozwalające nadrobić duże zaległości i poprawić stan techniczny setek rozjazdów na sieci kolejowych, również w ramach finansowania z programu operacyjnego – Infrastruktura i Środowisko.

Co do kwestii zatrudniania maszynistów w różnych spółkach, chcielibyśmy doprowadzić do sytuacji, w której będzie zasadą zatrudnienie maszynistów w ramach umowy o pracę. Udostępnianie maszynistów byłoby możliwe tylko wtedy, gdy czyniłby to licencjonowany przewoźnik na rzecz innego licencjonowanego przewoźnika.

Odnosząc się do wypowiedzi pana Leszka Miętka, całkowicie zgadzam się z tym, że podczas modernizacji linii kolejowych wzrasta obciążenie zarówno pracowników PKL, przede wszystkim dyżurnych ruchu, a także maszynistów kolejowych. Zwrócimy się do PKP PLK o ścisłe przestrzeganie zasad obsady posterunków, żeby obciążenie pracą było w granicach obowiązujących norm.

W wypowiedzi zarówno pana Leszka Miętka, jak i pana posła Szmita widoczne było zatroskanie, jaki będzie przyszłościowy model naszej kolei. Generalnie kierunek liberalizacji oznacza zwiększenie liczby podmiotów, zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Już obecnie mamy taką sytuację, że na polskim rynku działa kilkudziesięciu przewoźników posiadających takie same prawa do korzystania z infrastruktury kolejowej. Polska nie jest w tej dziedzinie wyjątkiem. Jesteśmy raczej krajem typowym. W większości krajów europejskich tak duża liczba przewoźników korzysta ze wspólnej infrastruktury. Problem leży nie w liczbie przewoźników, lecz w ścisłym przestrzeganiu obowiązujących przepisów prowadzenia ruchu kolejowego.

Sprawa lokomotyw jednokabinowych. Widzimy potrzebę uregulowania tej sprawy, ale na pewno nie będzie to kryterium zero-jedynkowe, że jeśli lokomotywa jest jednokabinowa, to koniecznie musi mieć dwuosobową obsługę. Lokomotywa lokomotywie nie równa. Postaramy się sformułować to w taki sposób, żeby zapewnić prawidłową widzialność toru ze stanowiska maszynisty. Część lokomotyw takie warunki spełnia, a część nie. Traktuję to jako hasło. Rzeczywiście ten problem wymaga rozwiązania i nie lekceważymy go. Na posiedzeniu zespołu ds. bezpieczeństwa zaproponujemy stosowny zapis.

Prosiłbym pana prezesa o udzielenie informacji na pytania do niego skierowane.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Prosimy bardzo.

P.o. prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl:

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, Wysoka Komisjo, panie i panowie.

Zacznę od odpowiedzi na pytanie pana posła Polaczka dotyczące dyrektora generalnego Urzędu Transportu Kolejowego, czyli pana Marka Słowikowskiego. Został on

powołany po otwartym konkursie rozpisanym przez Szefa Służby Cywilnej. Jak wynika z przepisów ustawowych, komisja konkursowa powołana przez Szefa Służby Cywilnej może wytypować do dwóch kandydatów. W tym wypadku jako kandydata spełniającego wszelkie wymagania wytypowano tylko jedną osobę. Powołany mógł być tylko ten kandydat. Jego zatrudnienie nastąpiło w trybie powołania. Jeśli chodzi o bardziej szczegółowe informacje, udzielę ich na piśmie.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam prośbę, żeby lapidarnie odnieść się do pytania, z jakiego powodu pan Słowikowski - dyrektor departamentu w MSWiA odchodził z tego ministerstwa. Jaka była przyczyna tego odejścia?

P.o. prezesa UTK Krzysztof Dyl:

Nie znam przyczyny jego odejścia. Wiem, że zatrudnienie pana Marka Słowikowskiego w UTK nastąpiło w ustawowym trybie przeniesienia.

Odnosząc się do pytania dotyczącego instrukcji, pragnę stwierdzić, że zgodnie z tym, co powiedział pan prezydent Miętek, UTK nie posiada uprawnień ustawowych do ujednolicenia instrukcji. Chciałbym zaznaczyć, że obecnie prace nad zmianą przepisów ustawy trwają i są na zaawansowanym etapie. Jestem przekonany, że w najbliższym czasie UTK otrzyma te uprawnienia. Jak podkreślił pan prezydent Miętek, nie może nad tym pracować grupa przypadkowych osób. Muszą to być eksperci z poszczególnych dziedzin. Dlatego też prowadzimy rozmowy z ministerstwem transportu, z Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych oraz ze związkami zawodowymi. Jesteśmy po pierwszych rozmowach ze związkami maszynistów. W najbliższym czasie jesteśmy umówieni na następne spotkania z pozostałymi związkami w celu wskazania instrukcji, których ujednolicenie jest najbardziej potrzebne.

Chodzi przede wszystkim o dwie instrukcje – dotyczące maszynistów i dyżurnych ruchu. Oczywiście ten katalog nie jest zamknięty. Obecnie prowadzimy rozmowy w tym zakresie, aby wskazać te instrukcje, które w pierwszej kolejności powinny zostać ujednolicone.

Odnośnie do prowadzonych analiz i liczby osób, w UTK zadania są podzielone w ten sposób, że każdy z oddziałów ma obowiązek prowadzić analizę wszystkich wydanych zaleceń pokontrolnych oraz ich wdrażania, a także zdarzeń kolejowych, które następują na ich terenie. Dodatkową analizę wykonuje także nowo powołany Departament Nadzoru, który zajmuje się tym zagadnieniem. Jednocześnie w centrali wyznaczone są dwie osoby do opracowania raportu rocznego w zakresie bezpieczeństwa, wynikającego z ustawy oraz raportu dla Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa.

Jeśli potrzebne są bardziej szczegółowe informacje, poprosiłbym za zgodą pana przewodniczącego o zabranie głosu pana prezesa Banaszka, który w UTK jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, panie prezesie.

Zastępca prezesa UTK Krzysztof Banaszek:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Nie wiem, czy jest konieczność wchodzenia w szczegóły prac, które dotyczą samych analiz. To nie jest kontekst, który prowadzi do odpowiedzenia na pytanie o zmiany w kierunku poprawy bezpieczeństwa. Oczywiście analizy są bezwzględnie konieczne. Analizy i raportowanie w ujęciu europejskim, w ujęciu wszystkich kolei narodowych są bardzo istotne dla budowania przesłanek do tego, żeby pewne działania finansować. Na pewno ten aspekt ma znaczenie.

Raporty, które UTK sporządza od wielu lat, są formalnie pochodną przepisu ustawowego. Ocena roczna o stanie bezpieczeństwa trafia w określonym układzie. Raporty europejskie mają trochę inną filozofię i wytyczne, zarówno w odniesieniu do klasyfikowania wypadków, jak i tworzenia raportów. Istnieje dysonans w podejściu do tworzenia tych statystyk. Istniejący w UTK potencjał jest na pewno za mały.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam prośbę do pana prezesa Dyla o odpowiedź w sprawie deklaracji ministra transportu z końca maja, który zapowiedział ujednolicenie przez UTK, cytuję: „instrukcji i wprowadzenie jednolitych standardów bezpieczeństwa ruchu dla wszystkich przewoźników. Mają być one wprowadzone do końca lipca 2012 r.”. Gdyby określić horyzont czasowy rzeczy pilnych, zostało to przewidziane do realizacji w terminie 2 miesięcy. Wiem, że to jest pytanie z gatunku trudnych dla przedstawicieli rządu. Jeśli nie ma ministra Nowaka, niech odpowie pan minister Massel albo prezes UTK. Jaki jest stan realizacji tej zapowiedzi?

Nie będę ustosunkowywał się do zapowiedzi wyłączenia telewizorów i telefonów komórkowych. Można poczynić spostrzeżenie, że jednych kierowców rozprasza radio, a innych reklamy, które są na zewnątrz.

Bardzo istotna jest kwestia instrukcji. Dotyczy ona obszaru regulacyjnego na liberalnym rynku. Dziękuję ministrowi Masselowi, że zrelacjonował działania dotyczące zwiększenia budżetu regulatora. Opinia publiczna i związki zawodowe będą weryfikować zapowiedź zwiększenia budżetu UTK.

To jest konkretna deklaracja do realizacji za miesiąc. Została sformułowana prawie miesiąc temu. Dlatego pytam o stan jej realizacji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan minister Massel.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Szanowni państw, instrukcje kolejowe nie są tworzone z dnia na dzień. Instrukcje, które obecnie stosowane są na naszej kolei, to efekt ewolucyjnego procesu. Nie jest tak, że ktoś wymyśli koło na nowo. Mówimy o ujednoliceniu kilku najbardziej podstawowych instrukcji. Problem polegał na tym, że poszczególne podmioty dokonywały drobnych, niepotrzebnych zmian w poszczególnych instrukcjach. Praca, którą wspólnie z UTK i z udziałem ekspertów oraz czynnika społecznego wykonamy, będzie polegała usunięciu wszystkich niejednoznaczności i niejednorodności. Najbardziej podstawowe instrukcje będą stosowane jednakowe przez wszystkie podmioty. Termin przedstawiony przez nas jest realny.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję.

Na tym wyczerpaliśmy głosy w dyskusji, a tym samym zrealizowaliśmy porządek dzienny. Chciałbym powiedzieć - wpisując się we wszystkie wypowiedzi, które szeroko ujmowały problem, nie koncentrując się wyłącznie na kwestiach bezpieczeństwa, ale odnosząc się do kwestii inwestycji, sytuacji w spółkach kolejowych – że Komisja opracowuje plan pracy na II półrocze. Przypominam wszystkim koleżankom i kolegom, aby zgłaszali propozycje do planu pracy. W lipcu będziemy chcieli spotkać się z panem ministrem oraz z ministrem rozwoju regionalnego. We wtorek odbyło się spotkanie w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego, na którym oceniano realizację programu operacyjnego – Infrastruktura i Środowisko. W wielu wypowiedziach oceniano pracę PKP PLK. Analizowaliśmy pewne dokumenty. Pan minister doskonale wie, o co chodzi. Chcielibyśmy dokładnie zapoznać się z tym materiałem.

W lipcu zamierzamy również porozmawiać o nowej perspektywie, bo za mało o tym wiemy. Chcielibyśmy dowiedzieć się, na jakim etapie są prace w ministerstwie transportu oraz Ministerstwie Rozwoju Regionalnego, dotyczące nowej perspektywy i miejsca kolei. Taka wiedza jest posłom bardzo potrzebna.

Bardzo serdecznie wszystkim dziękuję.

Rozpatrzymy jeszcze dwie sprawy. Po pierwsze, jest zgłoszenie Klubu Parlamentarnego PiS, dotyczące zmiany w podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rezolucji w sprawie podwykonawców. Poseł Abramowicz poprosił, aby zwolnić go z prac w podkomisji. Zastąpi go poseł Adamczyk. Jeśli nie będzie sprzeciwu, zmiana zostanie dokonana. Nie ma sprzeciwu. Dziękuję.

Poproszę pana przewodniczącego Tchórzewskiego o przedstawienie komunikatu.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Posiedzenie podkomisji do spraw rządowego projektu ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich odbędzie się środę 20 czerwca o godz. 11.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo wszystkim państwu.

Zamykam posiedzenie.